

салина Кіево-Брестской, Бресто-Гравеской и Одесской дорогъ въ области Юго-Западныхъ дорогъ лежать гораздо гуще и вывальные условия, въ которыхъ находилось дѣло эксплоатации трехъ самостоятельныхъ дорогъ.

Двадцать пять лѣтъ тому назадъ реальное пути, перекладывая нашъ край, соединили Одессу съ Кіевомъ и порты, а также и южные области. Изъ нихъ общества Кіево-Брестской и Бресто-Гравеской дорогъ были вполне самостоятельными предприятиями, а Одесская дорога, выстроившаяся, была передана Русскому обществу паровозовъ и торговли. Финансовое положение всѣхъ трехъ дорогъ было крайне неудовлетворительно. Главной причиной являлась чрезвычайно высокая стоимость стоимости дорогъ, обусловленная, какъ это, напримеръ, видно изъ Кіево-Брестской дороги, неудачными финансовыми операциями строителей. Но, кромѣ того, неудовлетворительное финансовое положение Кіево-Брестской и Бресто-Гравеской дорогъ находилось еще въ зависимости отъ условий, въ которыхъ было поставлено дѣло эксплоатации Одесской желѣзной дороги. Такъ какъ эта сторона дѣла, насколько мы извѣстны, то мы считаемъ необходимымъ остановиться на ней нѣсколько подробнѣе, тѣмъ болѣе, что она представляетъ изъ себя далеко небезинтересную страницу изъ исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла.

Въ 1870 году открылось открытіе Суэзскаго канала; это событіе огромной важности должно было изменить направленіе торговыхъ путей и не могло не отразиться на коммерческой жизни Одессы. Русское общество паровозовъ и торговли было въ то время уже вполне прочно поставленнымъ предприятиемъ, оно тогда приобрѣло не только важное значеніе на Черномъ и Азовскомъ моряхъ и съ каждымъ годомъ расширяло свои операціи. Директоръ Русскаго общества Н. М. Качаевъ первый обратилъ вниманіе на значеніе Суэзскаго канала для русской торговли и пожелалъ воспользоваться выгодами, которыя можетъ дать Русскому обществу паровозовъ и торговли приобритеніе восточныхъ грузовъ, сдѣлавшихся до того въ Россію кругомъ Африки, чрезъ Персію и Среднюю Азію; онъ остановился на мысли сдѣлать Одессу при помощи новаго морского пути восточнымъ портомъ для произведений Индіи, Индонезіи и вообще Восточной Азіи не только для Россіи, но и для сопредѣльных съ нею государствъ. Словомъ, въ то время возникла мысль Одессы противопоставить Триесту. Выполненіе этого могла осуществиться исключительно при помощи содѣйствія правительствъ, въ Одессѣ желѣзныя дороги; сдѣлать же послѣднихъ лучше всего можно было достигнуть полнымъ сѣмлетіемъ управленія реальными путями съ администраціей паровознаго общества.

На этой почвѣ возникъ проектъ передачи Русскому обществу паровозовъ и торговли Одесской желѣзной дороги. Нужно сознаться, что обстоятельства благоприятствовали Русскому обществу. Въ то время опытъ эксплоатации Одесской дороги казавъ было весьма неудачнымъ, подлѣ ея имѣлся позорный штифтъ финансовъ М. Х. Рейтера, не бывшаго сторонникомъ казеннаго хозяйства, поставившаго постройки желѣзныя дороги на концессионныхъ началахъ. Проектъ передачи Одесской дороги Русскому обществу паровозовъ и торговли, носившій на себѣ патристическую окраску, былъ встреченъ съ сочувствіемъ, причемъ надо замѣтить, что все дѣло велось крайне и отдаленно тогда, когда уже была выдана концессія на образованіе Русскому обществу паровозовъ, торговли и Одесской желѣзной дороги. Въ задуху настоящаго зноя не выскочило изъ памяти исторіи Одесской желѣзной дороги; поэтому, не впадая въ подробности, перейдемъ къ результатамъ соединенія желѣзнодорожнаго предприятия съ паровознымъ.

По условіямъ концессіи, операція желѣзнодорожная была совершенно отдѣлена отъ паровознаго предприятия и это обстоятельство оказало громадное вліяніе на на-

правленіе дѣятельности вновь образованнаго общества. Администрація общества занялась исключительно отъ владѣнцевъ паровозныхъ акцій и потому Русское общество паровозовъ смотрѣло на Одесскую дорогу какъ на свое вспомогательное предприятие, направляя соотвѣтственно этому весь ходъ дѣла. Убытки по предпріятію желѣзной дороги не влекли для владѣнцевъ паровозныхъ акцій ни какихъ послѣдствій, обществу же Одесской дороги были гарантированы казною. Поэтому все дѣло эксплоатации Одесской желѣзной дороги было направлено исключительно въ интересахъ паровозовъ. Попытка желѣзнодорожные тарифы, Русское общество искусственно расширяло сферу вліянія Одесской желѣзной дороги и направляло въ Одессу грузы изъ такихъ мѣстъ, которыя по естественному ходу вещей должны были тяготѣть къ Кіево-Брестской и Бресто-Гравеской дорогамъ. Присланный же грузы въ Одессу въ свою очередь повышали морскіе фрахты и давали паровозному не нормально высокие заработки. Кіево-Брестская дорога, поинте, не могла равнодушно смотрѣть на отвлеченіе грузовъ изъ ея района въ Одессу и, въ свою очередь, устанавливала понижающія ставки на Кіевъ-Петербургъ. Такимъ образомъ, возникла тарифная война, въ которой съ одной стороны являлись страждущими лицами казна, такъ какъ обществу Кіево-Брестской и Одесской дороги были гарантированы правительствомъ, а съ другой — акционеры обществъ, въ томъ числѣ и та же казна, которая принадлежала большому штифту. Тарифная война дала въ результатъ огромные убытки каждой изъ желѣзныхъ дорогъ и имѣла въ себѣ способность благополучно существованію Русскаго общества, которое выдвигало по своимъ акціямъ колоссальныя дивиденды. Однако, такое положеніе вещей долго продолжаться не могло и явилась мысль объ извлеченіи изъ владѣнцевъ Русскаго общества паровозовъ Одесской желѣзной дороги, а такъ какъ одновременно съ этимъ поднятъ былъ вопросъ о соединеніи Кіево-Брестской и Бресто-Гравеской дорогъ, то вліяніе естественнымъ явилось предложеніе о соединеніи съ ними и Одесской, чѣмъ окончательно устранялся вопросъ о конкуренціи и возможность возникновенія новой тарифной войны въ будущемъ. Въ 1878 году при образованіи общества Юго-Западныхъ дорогъ въ составъ акцій общества вошли: Одесская дорога — отъ Одессы чрезъ станцію Раздольную, Бирзулу и Ямницкую до Волочиска, вѣтъ отъ Раздольной чрезъ Бендеры Камениевъ до Угленъ на Румынскій границъ и лѣнія отъ Бирзулы до Кіево-Брестской; Кіево-Брестская — отъ Кіева чрезъ Калязину до Ямницкую, отъ Калязины чрезъ Здобуновъ до Бреста и отъ Здобуновъ до Раздольной; Бресто-Гравеская — отъ Бреста до Гравесъ на прусской границѣ. Общее протяженіе дорогъ, переданныхъ въ новое общество, составляло 2,031 версту. Затѣмъ въ Юго-Западныхъ дорогахъ присоединена была Бендеро-Галацкая дорога, сооруженная въ время войны 1877—1878 гг. съ цѣлью стратегическими.

Образованіе общества Юго-Западныхъ дорогъ нечуждо было встречено не особенно благожелательно. Нечуждо тому времени извѣстились въ концессионный способъ постройки желѣзныхъ дорогъ и въ возможность благополучныхъ результатовъ эксплоатации реальскаго пути акционерными компаниями. Въ дѣлѣ образованія новаго большого желѣзнодорожнаго общества видѣли маневръ биржевыхъ и финансовыхъ дѣльцовъ, для которыхъ учрежденіе акціонернаго общества съ цѣлью эксплоатации сѣти бездорожныхъ до того лѣтъ являлось средствомъ въ разнаго рода операціяхъ въ области акцій и облигаций вообще и въ частности средствъ въ непринятіи правительственной гарантіи на бумагу не пользовавшихся до того таковой.

Финансовое положеніе Юго-Западныхъ дорогъ въ первые годы существованія общества было малоудовлетворительно, что зависѣло съ одной стороны отъ высокой стоимости стоимости переданныхъ обществу дорогъ, а съ другой — отъ необходимости произвести безотлагательно капитальный ремонтъ путей, сооружений и подвижного состава.

На мѣсто, на время не позволяющее впасть въ подробное изложеніе финансово-политическаго положенія Юго-Западныхъ дорогъ въ первые годы ихъ существованія. Въ этомъ отношеніи достаточно только указать, что спустя шесть лѣтъ послѣ образованія общества сумма лежащихъ на немъ обязательныхъ ежегодныхъ платежей превысила 12 милліоновъ рублей. Общее же протяженіе Юго-Западныхъ дорогъ въ то время равнялось 2,298 верстамъ; сдѣлаваемо на каждую версту приходилось ежегодныхъ обязательныхъ платежей по 5,232 руб. 58 коп. Такой долгъ долженъ былъ быть минимальнымъ чистымъ доходомъ для того, чтобы общество могло обходиться безъ правительственныхъ доплатъ по гарантіи. Эта сумма минимальнаго чистаго дохода соотвѣтствовала уплатѣ 5% на строительно-наплатѣ въ 104,732 руб. на версту.

Общество Юго-Западныхъ дорогъ на первомъ же году своего существованія обратило вниманіе на свои финансовыя затрудненія. Насколько успѣшна была борьба съ дефицитомъ въ хозяйствѣ Юго-Западныхъ дорогъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ. Въ общемъ недостатокъ чистаго дохода для уплаты 5% и погашенія какъ по аннуитетамъ, такъ по облигациямъ и ссудамъ: въ 1879 г. — 8008 т. руб., въ 1880 г. — 10,056 т. р., въ 1881 г. — 5,357 т. р., въ 1882 г. — 2,896 т. р., въ 1883 г. — 2,510 т. руб.

Не останавливаясь на мѣтахъ, которыя принадлежали для улучшенія финансовыхъ результатовъ эксплоатации Юго-Западныхъ дорогъ, отмѣтимъ только, что съ увеличеніемъ финансово-политическаго общества не менѣе пристало къ дальнѣйшему расширенію сѣти реальскаго сообщенія на юго-западъ Россіи. Первымъ наиболѣе выдающимся сооруженіемъ была Троицкая вѣтъ отъ станціи Вапнярки въ Троицкѣ на сахарномъ заводу длиною 39,22 вер.; затѣмъ была построена вѣтъ отъ станціи Калязины въ Материнскомъ сахарномъ заводу. Въ 1890 г. было приступлено къ постройкѣ Уманскихъ вѣтъ, соединяющихъ съ одной стороны главную лѣнію Юго-Западныхъ съ Фастовскою дорогою (лѣнія Вапнярки — Шпола), а съ другой — установившихъ связь съ Уманью и ея района съ северомъ Россіи (лѣнія Калязины — Умань). Постройка Уманскихъ вѣтъ еще не закончилась, а уже было приступлено къ сооруженію Новопольскихъ вѣтъ, соединяющихъ главную лѣнію съ австрийскою границею у Новоселъ и перекладывающихъ северную Бескарбию (лѣнія Солободы — Опшца — Новоселы) въ вѣтъ, соединяющій съ сѣверомъ сообщенія г. Могилей на Днѣпръ (лѣнія Ямницкая — Могилей — Опшца). Наконецъ построены Бѣльскія и Кременчугскія вѣты; первая притягиваетъ въ Бѣловѣтскую лѣнію, а вторая подводитъ къ узкоколейной лѣніи Волынской губерніи Кременчуку.

Съ 1 января 1895 года Юго-Западныхъ дорогъ выкупились правительствомъ и перешли въ казенную эксплоатацию. Съ 1897 года въ сѣти Юго-Западныхъ дорогъ присоединена выкупленная казною Фастовская дорога, а въ прошломъ году введена въ сѣть Юго-Западныхъ дорогъ вновь сооруженная Кіево-Бовилевская дорога.

Въ настоящее время общее протяженіе лѣній Юго-Западныхъ дорогъ достигло 4,398 верстъ, изъ нихъ на протяженіи 1,468 верстъ уложено второй путь. Интересно сопоставить финансовыя результаты эксплоатации Юго-Западныхъ дорогъ за первый и послѣдніе годы четвертьвекового періода. Въ 1880 году валовой доходъ составлялъ 19,014 т. руб., а въ 1902 году возросъ до 60,430 т. руб., т. е. увеличился болѣе чѣмъ въ три раза; т. е. въ этотъ періодъ почти расхотѣло эксплоатации, составившій въ 1880 году 18,544 т. руб. въ 1902 году опредѣлился суммой въ 31,425 т. руб., т. е. увеличился только на 75%. Что касается чистаго дохода, то таковой обнаруживалъ колоссальное увеличеніе: въ 1880 году чистый доходъ былъ 470 т. руб., а въ другія слѣдующія Юго-Западныхъ дороги были совершенно бездорожными предприятиемъ, въ 1902 году чистый доходъ составлялъ 29,005 т. руб. и вышѣ Юго-Западныхъ дорогъ являются первыми въ Россіи дорогами

по суммѣ чистой выручки. Обращаясь къ болѣе детальному разсмотрѣнію данныхъ о финансовомъ результатѣ эксплоатации лѣній, что валовой доходъ въ 1880 году на версту пути равнялся 9,362 руб., а въ 1902 году составлялъ 15,881 руб., интересно, то, что въ 1880 году расходами эксплоатации на версту пути были значительно болѣе чѣмъ въ настоящее время; такъ въ 1880 году эксплоатационные расходы составляли 9,130 руб., а въ 1902 году только 8,466 рублей на версту. Наконецъ, чистый доходъ на версту пути возросъ съ 231 рубля до 7,414 рублей.

Постоянный ростъ доходовъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, конечно, до нѣкоторой степени объясняется экономическимъ ростомъ края, развитіемъ торгово-промышленной жизни и оживленіемъ вообще коммерческихъ оборотовъ, но на концъ образованія общества Юго-Западныхъ дорогъ являются также результаты совокупной дѣятельности цѣлаго ряда выдающихся и талантливыхъ лицъ, стоявшихъ въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ во главѣ этихъ дорогъ, организовавшихъ все дѣло и поставившихъ Юго-Западныхъ дорогъ на ту высоту въ техническомъ и эксплоатационномъ отношеніяхъ, которую они занимаютъ нынѣ. Руководителями Юго-Западныхъ дорогъ были: И. С. Баюхъ, И. А. Вышнеградскій, Д. А. Андріевскій, С. Ю. Витте, А. П. Бородинъ и К. С. Нейштадтъ.

И. С. Баюхъ, извѣстный практичѣскій дѣлатель и теоретикъ въ области желѣзнодорожнаго дѣла, былъ первымъ представителемъ правленія Ю. З. д.; его дѣятельность главнымъ образомъ касалась вопросовъ финансово-политическаго, но кромѣ того онъ оставилъ по себѣ память какъ устроителя вышѣ существующей пенсійной кассы Ю. З. д. И. А. Вышнеградскій долгие годы состоялъ членомъ правленія и представителемъ правленія, каковую должность занималъ до 1886 года и оставилъ за собою, будучи назначенъ первоначально членомъ Государственнаго совѣта, а затѣмъ министромъ финансовъ; какъ дѣлатель по Юго-Западныхъ дорогамъ И. А. Вышнеградскій извѣстенъ болѣе въ области разработки вопросовъ финансовыхъ и какъ вообще лицо, казавшее на себѣ общее руководящее дѣло. Д. А. Андріевскій, будучи инженеромъ и строителемъ, по праву называемъ управляющимъ дорогами съ 1880 по 1886 г. и представлялъ правленію съ 1886 по 1895 г., сосредоточивая свою дѣятельность главнымъ образомъ въ вопросахъ общаго улучшенія путей, станціонныхъ сооруженій и т. п.; по его проекту и подъ его руководствомъ велась постройка Уманскихъ и Новопольскихъ вѣтъ; кромѣ того онъ организовалъ въ 1880 году всестрой управленія Юго-Западныхъ дорогамъ.

С. Ю. Витте, наибъ знаменитѣйшій политическій финансистъ, поступилъ въ 1870 г. на службу на Одесскую дорогу, а послѣ образованія общества Юго-Западныхъ дорогъ съ 1880 по 1886 годъ занималъ должность начальника эксплоатации, а съ 1886 по 1889 г. управленія дорогами. С. Ю. Витте Юго-Западныхъ дорогъ обязанъ организацией всего строя эксплоатации, онъ выработалъ основанія коммерческой дѣятельности дорогъ, которые применяются и въ настоящее время; построилъ «запасовую» организацию выдачи ссудъ подъ хлѣбъ, горючія станціи, таможенные агентства, строилъ систему тарифовъ, все это впервые заведено и устроено С. Ю. Витте на Юго-Западныхъ дорогахъ, съ которыхъ затѣмъ заимствовано другими дорогами.

А. П. Бородинъ, будучи одновременно инженеромъ-технологомъ и инженеромъ путей сообщенія, явился на Юго-Западныхъ дорогахъ организаторомъ службъ подвижнаго состава, татъ и мастерскихъ. Въ должности начальника службъ онъ состоялъ съ 1879 по 1889 годъ, а затѣмъ съ 1889 по 1896 г. занималъ должность управляющаго дорогами. Специализировавшись на наученіи работъ пара въ паровозахъ, А. П. Бородинъ извѣстенъ какъ ученый, изслѣдователь котораго приобрѣла широкую известность не только въ Россіи, но и за границею. Въ извѣстѣ дѣлатель по Юго-Западныхъ дорогамъ Бородинъ оставилъ память,

какъ устроитель обширныхъ образцовыхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ.

Съ 1 января 1895 года Юго-Западныхъ дорогъ, какъ уже сказано выше, перешли въ казенное управленіе и съ 1896 года должностъ начальника дорогъ занимаетъ К. С. Нейштадтъ. Въ этотъ періодъ останавливается на себѣ вниманіе колоссальное увеличеніе доходности Юго-Западныхъ дорогъ, въ 1895 г. валовой доходъ составлялъ 38,863 т. руб., а въ 1902 году возросъ до 60,430 т. руб., чистый доходъ на версту пути въ 1895 г. достигалъ 5,706 руб., а въ 1896 г. увеличился до 7,414 рублей. Дѣла, за это время сдѣлались весьма много въ области улучшенія условий движенія, затѣваются работы объ усиліи хода поѣздовъ, построено новое грандиозное зданіе вокзала въ Житомирѣ, приступлено къ работамъ по переустройству нѣсколько желѣзнодорожнаго узла и кромѣ того выработаны рядъ проектовъ сгущенія сѣти реальскаго сообщенія въ юго-западѣ (Шенстола — Проскуровъ — Камениевъ — проектъ сѣти паровыхъ ширококолейныхъ подъѣздовъ путей и т. п.). Наконецъ, въ пунктъ казеннаго управленія зашла особая заботливость объ улучшеніи быта служащихъ; устроено общество потребителей, быстро растетъ число желѣзнодорожныхъ учащихся на всѣхъ главнѣйшихъ станціяхъ, организуется библиотѣка, устрояются въ Кіевѣ спеціальныя желѣзнодорожные курсы.

Говоря о руководителяхъ Юго-Западныхъ дорогъ, нельзя пройти молчаніемъ другихъ дѣлателей въ области управленія дорогами, которые, являясь распорядителями отдѣльных частей, заслуживаютъ упоминанія какъ организаторы своихъ частей. Въ числѣ такихъ дѣлателей слѣдуетъ отмѣнить: С. А. Бородинскаго, съ 5 декабря 1886 года занимающаго должность главнаго бухгалтера; начальника движенія Н. С. Макарова, бывшаго его помощникомъ Л. В. Корвинъ-Кавалера, юриста-консультанта управленія И. А. Виттеградскаго.

Наконецъ, изъ среды лицъ служащихъ на Юго-Западныхъ дорогахъ, выдѣлается цѣлый рядъ дѣлателей, работающих на болѣе широкомъ поприщѣ и имена которыхъ должны быть широко извѣстными въ исторіи нашей жизни сферѣ дѣятельности. Таковы: начальникъ коммерческаго отдѣла управленія желѣзныхъ дорогъ А. А. Шабулевъ, директоръ особой канцеляріи по предѣльной части Министерства Финансовъ В. Ф. Малешиевъ, предсѣдатель правленія общества Персидскихъ желѣзныхъ дорогъ С. К. Подурскій и др.

П. А.

Болѣе паны Льва XIII. Теченіе болѣзней паны Льва XIII продолжаетъ влечь серьезныя опасенія, хотя по временамъ и наступаютъ незначительныя облегченія, оживляющія на минуту надежды врачей и самого пациента, который, впрочемъ, сознаетъ, что быстрыми шагами приближается къ смерти. 24 іюня (7 іюля) проф. Мациони сообщилъ пани, что ему необходимо подвергнуться маленькой операціи, на что болѣзнь дала немедленно свое согласіе, такъ какъ панистъ безграничное довѣріе къ Мациони. На успокоительное заглаженіе послѣдствій отъ того, что операція не принятии болѣзнь никакихъ страданій Левъ XIII съ горькой улыбкой замѣтилъ: «Я говорю пани то же самое, когда у меня были паны, а между тѣмъ я перенесъ тогда страшныя мученія».

Камердьеръ Центра перенесъ пани съ мягкаго кресла, въ которомъ онъ сидѣлъ, на кровать, послѣ чего проф. Мациони самъ приподнял своего пациента на подушки. «Не правда-ли, я сталъ легкимъ, профессоръ?» спросилъ пани. Сдѣлавъ нѣсколько прыжковъ на кровати, чтобы убить чувствительность, проф. Мациони сдѣлалъ проколъ съ цѣлью удалить скопившійся гной, оказавшійся давленіемъ на легкія. Болѣзнь необыкновенной ловкости и искусства проф. Мациони операція закончилась чрезвычайно удачно, и пани въ разное время принималъ лекарства, въ продолженіе было удалено до 800 граммовъ провальной жидкости.

— Операція кончена, сказалъ проф. Мациони. — Какъ, вы уже готовы? съ удивленіемъ

спросилъ пани. Почему же я ничего не чувствую, когда въ прошлые времена выривали всегда принижили мнѣ страданія.

— Этихъ мнѣ обязана пани поному усовершенствованному аппарату, который я демонстрирую вамъ свѣдѣтельству посядъ выздоровленія.

— Можетъ быть это и такъ, замѣтилъ

пани, но прежде всего я обязанъ этимъ искусству Мациони.

Послѣ операціи проф. Мациони удалился изъ Ватикана, куда возвратился только вечеромъ. Представителю агентства Стефану Мациони сообщилъ, что опасность еще не миновала; но такъ какъ дѣло идетъ о болѣзнь, допускающей всевозможныя неожиданности, то пани можетъ прожить еще около 3 сутокъ. Послѣ операціи пани почувствовалъ себя значительно болѣе; затрудненія дѣятельности легкаго и сердца восстановились съ болѣею легкостью и правильностью. Слабость сердца все еще продолжается и дѣятельность потѣтъ почти прерывається. Если-бы удалось оживить сердце и почти, тогда опасность можно было-бы считать временно устраненной. Пани находится опять въ полномъ сознаніи и интересуется содержаніемъ болѣзней отъ состоянія его здоровья. Графъ Камилло Печчи, въ продолженіе 3 сутокъ, не отходившій отъ постели болѣзнь, возвратился вечеромъ 24 іюня (7 іюля) домой, чтобы отдохнуть и набраться новыхъ силъ. Графъ Камилло перешелъ уходомъ просилъ пани сѣсть по возможности предисланнымъ врачамъ, которые, впрочемъ, не замедлили поставитъ его на ноги. Пани обещалъ исполнить эту просьбу, прибавивъ, что онъ чувствуетъ, какъ возвращается къ нему сила, а вѣдѣть съ тѣмъ и почти утраченная была надежда сохранить жизнь. Графъ Камилло Печчи со словъ проф. Мациони утверждаетъ, что если улучшеніе продолжится въ продолженіе сутокъ, пани можно будетъ считать спасеннымъ.

Вѣдѣть пани Ватикана по прекращенію противорѣчій одинъ другимъ, хотя по нимъ и можно составить себѣ довольно вѣрную картину исторіи, желаній и надеждъ, волнующихъ Ватиканъ, а также и таковаго положенія престарѣлаго пани, который духовно едва еще можетъ называться живымъ человекомъ и все не умираетъ физически. Въ предсказаніи кончатъ преобладающими будутъ, вѣроятно, два тѣленія: одно въ пользу ярдына Готти, другое — Рамполли. Впрочемъ, кардиналы Вануцелли, да Пьетро и Канеллато также имѣютъ немало сторонниковъ.

«Jail» сообщаетъ даже, будто пани выразилъ желаніе, чтобы его приемникомъ былъ кардиналъ Готти. Извѣстныя оренъ усердно работаютъ съ цѣлью приобритѣ вліяніе на предстоящій конклавъ. Генералъ ордена Мартеи, армія извѣстна Штейнбургъ и добровольная армія ордена собираются на продолжительныя совѣщанія. До сихъ поръ еще неизвестно, въ чью пользу должно проявиться это вліяніе могущественнаго извѣстнаго ордена.

Римскій корреспондентъ «Esair» передаетъ всевозможныя сенсационныя вѣдѣнія относительно положенія дѣла въ Ватиканѣ. Проверенныя кардиналы Рамполли распространяютъ будто бы ложныя слуха относительно улучшенія въ состояніи здоровья Льва XIII съ цѣлью тѣмъ временною подготавитъ набраніе своего кандидата. Вспроизведеніе послѣднихъ итѣснѣющихся перды пани представляетъ живую трупъ. Были бы послѣдній конклавъ совѣтъ не былъ поддержанъ Львомъ XIII. Намѣченіе послѣднихъ ярдына, которые всѣ являются престарѣлыми Рамполли, недействительны.

По поводу этихъ вѣдѣній можно только замѣтить, что французскіе извѣстныя относятся къ кардиналу Рамполли, сдѣлавшему такъ много уступокъ республикѣ, почти съ такою же неискренностью, какъ и въ министерство-президенту Комбу. Органы крайнихъ республиканскихъ партій улавливаютъ на то, что Левъ XIII сдѣлалъ все съ цѣлью примиритъ церковь съ современными духомъ общества и исправить ошибку, допущенную его предшественникомъ Пиемъ IX. Въ социалистской «Petite République» Жеро Ришаръ говоритъ, что враждебный республи-

ЖЕНЩИНА-ВРАЧЬ.

Повесть
Пауля Гейзе.
(Продолженіе *).

Была на улицѣ послѣдняя тетя, Гербертъ было равно не по себѣ. Сказанное баронессой о гонимой Ганни, повлекъ не совмѣстна съ его представлѣніемъ о ея характерѣ. Ему было досадно, что, благодаря ея несвѣдѣности, рѣшая прамота совѣтъ уничтожала всякую надежду на исполненіе мѣхъ.

Это огорчало его еще и потому, что, въ сущности, онъ считалъ ее правой и, обладая она болѣею осторожностью и тактовою, могла бы заслужить довѣріе баронессы.

Ему пришло въ голову, что самое лучшее было бы сейчасъ же отправиться къ ней, высказаться ей и присутствіемъ разогнать несправедливое впечатлѣніе. Несмотря на послѣднее знакомство съ Ганни, у него явилось по отношенію къ ней чувство стараго друга, который не долженъ такъ въ сердцѣ своихъ чуждо нѣбуждъ показанаго на удире. Но, исполняя, что сегодня воскресенье — день, посвященный прогулкамъ съ Нерапоной, онъ отложилъ свое посѣщеніе на завтра.

На слѣдующій день Гербертъ поздно освободился отъ службъ и могъ отправиться къ ней только часовъ въ шесть, въ ея второму приемному часу.

На его звонокъ дверь отворила старая Зузель, подобно своей вѣснѣи на сразу узнавая его въ формѣ.

— Теперь приемный часъ и барону придется подождать, такъ какъ есть еще пациенты. Я позволю маленькую барышню; она учить свои уроки.

— Ну, тетя, продолжайте занятія, фрау Зузель. Проведите меня въ приемную, я не тороплюсь. И, кромѣ того, не называйте меня барономъ, а просто капитаномъ фонъ-Реннфельдъ.

Онъ поспѣвалъ за старухой, отворявшей ему дверь направо. Въ приемной, въ которой были открыты оба окна, сидѣло у стѣны нѣсколько женщинъ съ дѣтьми, и утау стояла, разговаривая, двое мужчинъ, изъ рѣдкихъ познанныхъ и издѣланныхъ, въ — въ очень скромной одеждѣ. По срединѣ комнаты за

круглымъ столомъ расположились мальчики и дѣвочки по-старше, углубивъ въ разсматриваніе книжки съ картинками. Какой-то мальчикъ, прислонивъ къ колоннѣ матери, усердно читалъ исторію нильска.

Едва Гербертъ сѣлъ на послѣдній свободный стулъ около двери, какъ отворилась противоположная дверь и въ ней показалась голова Ганни.

Обративъ вниманіе на блестящую форму, она кинула ему привѣтливо, поглядѣвъ при этомъ на пана, какъ бы давая ему понять, что придется ему подождать до своей очереди, такъ какъ она не дѣлаетъ исключенія ни для кого. Затѣмъ она сдѣлала знакъ матери мальчика, погруженнаго въ чтеніе, по огъ не шаживъ былъ оставленъ книжки и на слова матери отрицательно затрясъ своей курчавой головой.

— Тебѣ хочется дочитать этой расказъ, Гейнхъ? поспѣшавшая голосъ Ганни, такъ возвысивъ голосъ, и тебѣ же дарю; а теперь будь поакротѣ и иди сюда!

Мальчикъ, радостно взглянувъ на нее, поспѣвалъ за матерью. Оставшіеся стали перешептываться и до саухъ Герберта дошла похвала добродѣи и отзывчивому сердцу Ганни.

Онъ за другимъ пациента ухаживалъ; наконецъ, и послѣдняя болѣзнь вошла въ кабинетъ.

Наступилъ сумерки. Гербертъ всталъ и подошелъ къ столу, гдѣ кромѣ дѣтскихъ книжекъ было нѣсколько альбомистроинныхъ, описаній путешествій, вмѣсто общаго «Pleasant Bilder».

Перебравъ книжки, онъ увидѣлъ картинку съ дѣтскою сценой, какъ вѣрнѣе усаживалъ Ганни, незаметно подошедшей къ нему.

— Вотъ и свободна! Но пойдите въ мой кабинетъ, такъ какъ будетъ удобнѣе. Никто не ожидаетъ васъ сидѣть сегодня! Надѣюсь, вы пришли ко мнѣ не какъ къ доктору.

— И да, и нѣтъ, отвѣчалъ онъ немного смущаясь. Въ душѣ мою задрожало сомнѣніе, которое только вы можете развѣять.

Онъ вошелъ въ соседнюю небольшую комнату, вполнѣ вѣвшую нѣтъ докторскаго кабинета. На больномъ столѣ, покрытомъ разнаго рода инструментами, горѣла высокая лампа; около стѣны стоялъ шкафъ со множествомъ бутылочекъ, пузырьковъ, корбочекъ и ишичюнкъ.

Ганна сѣла на кресло у стола, а Гер-

бертъ предложилъ другое — напротивъ. — Ну, посмотримъ, чѣмъ вы страдаете, разсѣялась она; боюсь только, что мнѣ съ вами такъ же не повѣстается, какъ и съ вашей тетей, которая обомлѣла со мной какъ съ какой-то шарлатанкой; нѣтъ, подобная вѣдѣнія бы даже лучшею примѣю, у нея, такъ какъ знаніи даны доверчивѣе относителю къ знахарямъ, чѣмъ къ намъ. Какіе ужасы разсказала она обо мнѣ?

Гербертъ записалъ.

— Наверно она мнѣ сочала безсвѣстности на Ганни, который я потребовала послѣ ея грубого вопроса, сколько вамъ сдѣлать? какъ общепониманіе спрашивать стоила по окончаніи его работы. Я замѣтила по ея выраженію, что у нея не было и предположенія, что я въ правѣ за мой советъ, хотя бы онъ и остался безъ послѣдствій, потребовать такой же гонораръ, какъ каждый мой коллега мужчина, разсѣявшись по вѣдѣнію въ парномъ званіи. А можетъ быть и вы тоже же мнѣ, что и женскій трудъ долженъ оплачиваться хуже, чѣмъ мужской, несмотря на то, что мы тратимъ столько же времени и денегъ на нашу занятія?

Онъ уныливо и отрицательно покачалъ головой.

— Видите-ли, мой любезный капитанъ, у меня есть еще другое основаніе моего поступка: я беру болѣе съ тѣхъ, кто болѣзнь, потому что въ бѣднѣхъ я беру мало, а часто и совсѣмъ ничего. Согласно моему праву, я допускаю и бѣднѣхъ платить мнѣ за мои медицинскія услуги, такъ какъ въ этомъ имѣетъ класъ есть сознаніе, что каждый работникъ достоинъ вознагражденія и докторъ, прописывавшій рецепты даромъ, потеряетъ только изъ нихъ талантъ. Кромѣ того, у меня нѣтъ средствъ содержанія своихъ и принимать необходимы для меня болѣею поощреніе. Но вы повторите, конечно, мнѣ, что тотъ пуслякъ, который и подумаетъ отъ бѣднѣхъ, и возмѣнитъ нѣтъ доктору безплатными лѣкарствами, а вѣдѣтсую, узнавъ объ ихъ нуждѣ и недостаткѣ, помогаю имъ бороться и съ голодомъ. Ну, какъ вы и могла это дѣлать, если бы и не была хорошей контрибуціей съ богатѣхъ? — Все это само собой разумеется и не будешь болѣе говорить объ этомъ. И не хотѣла только, чтобы мы составляли пр

ГАЙСИНСКИЙ У. (Корресп. «Мевлянина») Нам приходится несколько раз сообщать о крупных кражах денег, происходивших в поездках проходящей по нашему участку узкоколейной железнодорожной

Цинцаръ Марковича, Тодоровичъ, н
мѣревается возбудить жалобу проти
напавшихъ на него въ ночь на 2
іюня по обвиненію ихъ въ покушен
на убійство

В. В. Хвоцинскому с ходатайством
разрешения устройства монастыря на ска-
лах Бештау. Директоръ, въѣвъ отъ
монахамъ, что будетъ всячески способ-

онизм, и на правом виске зияла грубая огнестрельная рана. На полу

препродать или принадежности конгрегации и не освобождает от обязанности беспрекословного повиновения своему начальству. Следовательно препроба этот документ к министру юстиции

